



InfoAVA

mail

n° 41

19 rue du Gros Tertre
22 370 Pléneuf-Val-André
ava.pleneufvalandre@wanadoo.fr

2 mai 2015

Résultat des élections départementales des 22 et 29 mars.

Commentaires sur les réponses des candidats élus aux questions posées par l'AVA : Lamballe, gare TGV – Eoliennes dans la baie de Saint-Brieuc Organisation du territoire départemental.

I – Résultat des élections

	p.
- rappel des candidats en lice	2
- résultats sur l'ensemble du canton	2
- résultats sur la commune de Pléneuf-Val-André	2

II – Les réponses des candidats élus aux questions posées par l'AVA et commentaires.

II-1 – Lamballe, gare TGV

1-1 – Le Conseiller départemental dans l'exercice de ce mandat peut-il ou doit-il ignorer les positions qu'il prend dans le cadre de son mandat communautaire, et réciproquement ?	4
1-2 – En quoi les arrêts TGV à Lamballe peuvent-ils porter préjudice aux intérêts généraux du département ?	4
1-3 – Le débat sur les gares TGV entre Rennes et Brest n'est pas clos. Le « protocole d'intentions » SNCF / Région Bretagne. Les déclarations du président de la SNCF.	6

II-2 – Les éoliennes en baie de Saint-Brieuc

7

II-3 – L'organisation du territoire départemental

La mandature du Conseil Départementale est en principe une mandature de transition.	8
---	---

I – Résultats des élections.

Dans le n° 54 de *La Lettre de l'AVA* (p.2), nous vous avons informé que s'étaient portés candidats aux élections départementales :

- sous l'étiquette « Divers droite », le duo
Marie-Madeleine MICHEL, conseillère municipale à Saint-Cast-Le Guildo depuis 2001
Yannick MORIN conseiller général sortant du canton de Pléneuf-Val-André,
avec leurs remplaçants :
Micheline BEDAULT retraitée de la fonction publique hospitalière à Matignon,
Jean-Yves LEBAS maire de Pléneuf-Val-André depuis 2008, Ancien conseiller régional.

- sous l'étiquette « Divers gauche », le duo
Marie-Reine TILLON conseillère générale du canton de Matignon depuis 1992,
Hakim HOCINE conseiller municipal à Pléneuf-Val-André depuis 2008,
avec leurs remplaçants :
Isabelle RIPOLL conseillère municipale à La Bouillie
David BURLOT maire-adjoint en charge des associations à Planguenoual depuis 2014.

- sous l'étiquette « Front National », le duo
Valérie-Anne DE CACQUERAY et Thierry BECTARTE.

Les résultats sur l'ensemble du canton ont été les suivants en % des suffrages exprimés :

	Divers droite	Divers gauche	FN
1 ^{er} tour	39,88 %	39,63 %	20,49 %
2 ^{ème} tour	53,94 %	46,06 %	

Le vote FN au 1^{er} tour avait été relativement important dans les communes les plus rurales.

Alors que les deux premières listes étaient à très peu près à égalité au 1^{er} tour, au 2^{ème} tour, le FN étant éliminé, la liste Divers Droite a bénéficié d'un report de voix qui paraît lui avoir été très favorable, comme on l'observe sur l'ensemble du territoire national.

Pour la seule commune de Pléneuf-Val-André, les résultats ont été les suivants :

	Divers droite	Divers gauche	FN
1 ^{er} tour	45,73 %	37,14 %	17,13 %
2 ^{ème} tour	57,67 %	42,22 %	

Ainsi Yanick MORIN, qui était dans la minorité de droite au Conseil Général pour le canton de Pléneuf-Val-André d'alors, se trouve largement élu dans le nouveau canton (circonscription fusionnée des deux anciens cantons de Pléneuf-Val-André et de Matignon) et, le nouveau Conseil Départemental étant à droite, membre de cette majorité.

Dans le duo qu'il forme avec Marie-Madeleine MICHEL, il a donc un pouvoir d'intervention bien plus fort que celui qu'il avait au cours de la mandature précédente. M.-M. Michel est vice-présidente du Conseil et membre de la Commission « Cohésion sociale » ; Y. Morin est membre de la commission « Solidarités territoriales ».

II – Les réponses reçues des candidats élus aux questions posées par l'AVA.

Comme nous nous y étions engagés, **nous avons publié**, par le n° 39 *InfoAVA/mail* du 18 mars dernier, **les questions posées aux candidats, et leurs réponses sans aucun commentaire** dans le strict devoir de neutralité que nous nous imposons.

Les élections étant passées, nous reprenons notre liberté d'appréciation de ces réponses.

L'une de ces réponses, concernant la question ***Lamballe, gare TGV***, particulièrement surprenante, appelle un commentaire développé et une mise au point que nous avons sollicitée de Yannick MORIN ; à ce jour, il n'a pas encore répondu à notre demande.

Les réponses sur les deux autres questions

- les éoliennes en baie de Saint-Brieuc,
- l'organisation du territoire départemental,

n'appellent qu'à un commentaire plus bref, puisque nos élus éludent en fait les problèmes posés.

II -1 – *Lamballe, gare TGV.*

« Prenez-vous l'engagement de défendre au sein du Conseil Départemental, s'il y a lieu, la position *Lamballe, gare TGV* ? » »

Nous rappelions, en marge de cette question, que dans le passé le Conseil Général s'était refusé à programmer un élargissement de la route qui rejoint Lamballe au Poirier, au motif que la gare TGV de la partie est du département serait à l'avenir Saint-Brieuc.

Le duo des candidats et leurs remplaçants ont répondu très brièvement à cette question :
« *Le C.G. a retenu deux gares pour la LGV, Saint-Brieuc et Guingamp, il n'y en aura pas d'autre. Pour la gare de Lamballe, il est prévu un départ toutes les heures vers Rennes dans le schéma de TER Rapide. Nous devons être vigilants sur le choix d'un possible trajet de nouvelle ligne dont certains scénarios éviteraient Lamballe. Quant aux TGV actuels, les départs et arrivées resteront tels qu'ils sont.* »

Cette réponse ferme a priori la porte à toute discussion : telle est la position des élus, apparemment gauche et droite confondues ; les citoyens n'ont pas leur mot à dire et les électeurs n'ont rien à attendre de l'alternance sur ce point.

Elle nous conduit à présenter aujourd'hui des observations concernant :

- la position de Yannick MORIN en tant que conseiller général à l'opposé de celle de l'élu communautaire d'Erquy qu'il est au sein de la Communauté de communes Côte de Penthièvre ;
- les motifs pour lesquels le Conseil Départemental continuera à refuser l'objectif *Lamballe, gare TGV*, alors que le débat reste totalement ouvert ;
- le rôle du Conseil Départemental dans l'organisation des déplacements et transports dans le cadre de la Région Bretagne.

1-1 - Le Conseiller départemental, dans l'exercice de ce mandat, peut-il ou doit-il ignorer les positions qu'il prend dans le cadre de son mandat communautaire et réciproquement ?

Dans le cadre du Débat Public sur le projet à options « Lignes Nouvelles Ouest : Bretagne – Pays de Loire (LNOBPL), nous avons présenté un « cahier d'acteur » centré sur l'objectif *Lamballe, gare TGV* (voir *InfoAVA/mail* n° 35 du 10 novembre 2014).

La Communauté de communes Côte de Penthièvre a présenté un « cahier d'acteur » pratiquement identique à celui de la communauté de communes de Lamballe, centré, lui aussi, sur le même objectif. Elu communautaire d'Erquy, Yannick MORIN a souscrit sans aucune réserve au « cahier d'acteur » de la Côte de Penthièvre.

Il est de fait qu'un élu qui exerce un double mandat à deux niveaux différents – ici le niveau de la Communauté de communes Côte de Penthièvre et le niveau du département – peut se trouver en face d'un conflit d'intérêt,

- l'intérêt communautaire qui, ici, le conduit à défendre l'objectif *Lamballe, gare TGV*,
- l'intérêt départemental qui, ici, le conduit à s'opposer à cet objectif.

Le mandataire communautaire pouvait-il ou devait-il ignorer le mandataire départemental ?

N'aurait-il pas dû rendre public ce conflit d'intérêt et, en conséquence, déclarer ne pas prendre part au vote ?

Aujourd'hui, alors que sa réponse à la question posée par l'AVA manifeste ce conflit qui le conduit à se placer dans deux positions opposées sur le même problème, peut-il ne pas s'expliquer devant ses électeurs communautaires sur les motifs de l'arbitrage qu'il a dû faire en tant que Conseiller Général et en tant que candidat au mandat de Conseiller Départemental pour refuser l'objectif auquel il a souscrit en tant que Conseiller communautaire ?

A lui de répondre à ces questions ; ce n'est pas à nous d'en juger.

En, revanche, nous l'interrogeons sur les motifs qui le conduisent à refuser, en tant que Conseiller Départemental, de prendre en compte l'objectif *Lamballe, gare TGV* et à considérer que le débat est clos.

1- 2 - En quoi des arrêts de TGV à Lamballe peuvent-ils porter préjudice aux intérêts généraux du département ?

Nous ne demandons pas que tous les TVG s'y arrêtent, mais particulièrement ceux qui, par leurs horaires, intéressent les voyageurs en provenance de Paris, puisque ceux qui sont en provenance de Rennes disposeront, suivant la réponse reçue, d'une très bonne desserte par TER Rapide. Toutefois, sur ce dernier point, il reste à préciser le délai de création de cette desserte et comment le cadencement escompté pourrait se faire sans entraver le trafic TGV si une ligne dédiée LGV sur une section à définir entre Rennes et Saint-Brieuc n'est pas créée.

Que faut-il comprendre à la réponse qui tout à la fois refuse l'objectif *Lamballe, gare TGV*, et affirme : « Quant aux TGV actuels, les départs et les arrivées resteront tels qu'ils sont » ?

Faut-il comprendre que la situation actuelle sera maintenue jusqu'en mai 2017 (ouverture de la LGV Le Mans/Rennes), mais non au-delà ?

Faut-il comprendre que le refus de l'objectif *gare TGV* vise seulement le refus de la notion *gare d'échanges multimodaux* dont la mise en application dépend très largement de l'organisation des transports et déplacements par le Conseil Départemental ? La réponse signifierait alors seulement que le Conseil Départemental refusera, comme l'a fait le Conseil Général, d'organiser à Lamballe la coordination fer/route, malgré les travaux qu'elle effectue à cette fin la municipalité de Lamballe autour de la gare : ce qui reviendrait à condamner autrement l'objectif *gare TGV* !

Sans attendre les éclaircissements nécessaires de nos élus départementaux sur leur position et ses motifs, il faut leur faire remarquer que le temps de trajet entre Rennes et Saint-Brieuc n'est allongé que de 3 à 4 minutes seulement par un arrêt à Lamballe (voir les horaires actuellement en vigueur). Ces quelques minutes de temps supplémentaire pour les voyageurs à destination de Saint-Brieuc et de Guingamp peuvent-ils justifier que le Conseil départemental persiste à sacrifier l'intérêt de tous les voyageurs à destination de la moitié est du département ?

D'une manière générale, on ne peut pas s'en tenir :

- à l'idée, dans sa formulation simpliste, qu'un TGV ne peut s'arrêter que dans un nombre très limité de gares entre tête de ligne et destination finale ;
- à l'objectif de mettre Brest, qui n'est pas en soi une destination finale majeure, à 3 heures de Paris en sacrifiant la desserte de la Bretagne entre Rennes et cette destination finale.

Lorsque la destination finale est une métropole comme était Lyon pour le premier TGV, l'importance de la clientèle pour cette destination finale justifiait que la LGV lui soit totalement affectée.

Le cas de Paris/Brest est le modèle opposé. Dans la section Paris/Rennes, l'importance de la destination Rennes, à laquelle s'ajoutent les destinations qui s'échelonnent au-delà jusqu'à Brest, justifie une LGV pour cette section : pour rentabiliser convenablement cette LGV dédiée il faut en effet l'apport des clientèles des principales destinations au-delà jusqu'à Brest sans création de LGV dédiée.

Le gain de temps sur la section LGV Paris / Rennes est très important ; il profite à la clientèle des gares TGV de la section Rennes / Brest. En revanche, n'est pas significatif un allongement de quelque 10 minutes à la destination finale pour un trajet total de plus de 3 heures afin de permettre la desserte de plusieurs gares TGV intermédiaires.

Supprimer Lamballe gare TGV en imposant à la clientèle de cette destination une perte de temps de plus d'une heure (même dans l'hypothèse d'un bon relai routier) et un surcoût au bénéfice de quelques minutes pour la clientèle de la destination de Brest n'a donc manifestement aucun sens. **L'amélioration de la liaison fer / route par un gain de temps à la destination finale des voyageurs est bien plus importante qu'un gain de temps de quelques minutes sur le trajet ferroviaire Paris / Brest.**

Du côté du transporteur ferroviaire, la suppression d'un arrêt à Lamballe serait certainement pénalisante puisqu'elle ne manquerait pas de détourner une partie notable de la clientèle de cette gare de la solution ferroviaire, rendant plus rude la concurrence du covoiturage et celle du transport routier collectif.

La décision du Conseil Général que la nouvelle majorité n'entendrait donc pas remettre en cause nous paraît ainsi incompréhensible.

Le débat sur les gares TGV entre Rennes et Brest est très loin d'être clos.

Ce débat relève principalement de la compétence de la Région Bretagne ; mais le Conseil Départemental, qui entend disposer de larges compétences dans l'organisation des transports et déplacements au niveau de la Région doit y prendre nécessairement sa part.

1-3 – Le débat sur les gares TGV entre Rennes et Brest est très loin d'être clos. Il relève principalement de la compétence de la Région Bretagne ; mais le Conseil Départemental, qui entend disposer de larges compétences dans l'organisation des transports et déplacements, doit y prendre nécessairement sa part.

Une première étape dans ce débat vient d'être définie par la signature le 24 avril d'un « *protocole d'intentions* » entre le président de la Région Bretagne et le président de la SNCF concernant les progrès de la desserte qui seront apportés par la LGV entre Le Mans et Rennes qui sera mise en service en mai 2017.

Avant la signature de ce protocole, le président de la SNCF avait déclaré (voir Ouest-France du 24.04.15) :

« ... ce qui va changer en 2017, c'est que l'on va parler non seulement de TGV et de TER, mais aussi de porte à porte. Ce qui veut dire que l'on va mettre en place toutes les solutions de mobilité pour aller d'une adresse à une autre avec les transports collectifs, ce qui est une alternative à la voiture. Il existe déjà pour l'information de nos clients l'application SNCF sur les smartphones qui donne les horaires non seulement des trains, mais aussi des bus ... Ce qui est nouveau, c'est qu'en juin nous lancerons, d'abord dans les grandes gares, l'application IDpass, sésame des mobilités ; elle donnera accès à de l'autopartage, du parking, comme à des vélos en libre service. Notre objectif, c'est que la grande majorité des clients du train en Bretagne aient une solution porte à porte. »

Cet objectif, bien plus important en pratique que celui de gagner quelques minutes sur la seule partie ferroviaire du trajet, ne peut être atteint d'une manière satisfaisante sans une coopération des conseils départementaux coordonnée au niveau de la Région. C'est l'objectif de « *la gare, pôle d'échanges multimodaux* » que l'AVA réclame pour Lamballe - tout comme la Communauté de communes Côte de Penthièvre - dans le « cahier d'acteur » qu'elle présente dans le Débat Public LNOBPL, et qu'elle demande aux élus départementaux de prendre en compte.

Nous demandons que la SNCF soit mise en mesure d'aller au-delà de l'information donnée à ses clients sur le relais par la route de la partie ferroviaire du trajet jusqu'à la destination finale du voyageur (ou au plus près) : que la sécurité et la qualité de ce relais, que le département aurait la charge d'assurer, lui permettent de délivrer des billets fer/route avec une indication sur l'heure prévue d'arrivée à destination.

Sur le point d'équilibre entre la recherche du gain de temps du trajet ferroviaire et la desserte des villes moyennes, le président de la SNCF a précisé que l'accord passé avec la Région dit que

« les trains qui vont desservir Le Mans, Laval et Vitré sont ceux qui auront pour terminus Rennes ou Saint-Malo. En revanche, on choisit une desserte sans arrêt entre Paris et Rennes pour les TGV qui vont au-delà de Rennes vers la pointe bretonne ».

Sur l'étape à long terme du projet à options qui a fait l'objet du Débat Public de l'hiver dernier, le président de la SNCF a déclaré :

« Il est sain qu'il y ait un débat sur l'intérêt coûts/efficacité des investissements ferroviaires. Ce n'est pas à la SNCF de décider si gagner une minute ou dix vaut la peine par rapport à ce que cela coûte. Le débat doit être tranché par les élus et l'Etat. »

Avant qu'ils tranchent, peut-on escompter que nos élus associeront leurs électeurs à leurs réflexions et à leurs conclusions ?

II-2 – Les éoliennes de la baie de Saint-Brieuc.

« Quelle est votre position tant à l'égard d'un champ d'éoliennes dans la baie de Saint-Brieuc qu'à l'égard de la loi récente qui permet de déroger à la loi Littoral pour installer des éoliennes terrestres ?

Le duo des candidats et leurs remplaçants ont donné la réponse suivante :

« Implantation des éoliennes.

En tant qu'élus, nous nous intéressons au sujet depuis 2010.

Nous sommes devenus favorables à ce projet après avoir écouté les arguments des différents protagonistes (les représentants de l'Etat, de la Région, du département, RTE, les acteurs industriels, les professionnels du territoire). Mais ce n'est plus le débat : toutes les décisions sont prises ; les éoliennes seront implantées en baie de Saint-Brieuc sauf élément inconnu à ce jour ... Le gouvernement a dit que les décisions seraient entérinées par ordonnance.

Atterrissage des câbles.

Le lieu d'arrivée et le tracé jusqu'à l'usine de la Doberie sont déterminés et figés. Lors de la réunion du 20 novembre dernier, où les associations étaient présentes, Mr le Préfet, représentant de l'Etat, a statué clairement et fermement sur le sujet. Désormais, le seul recours possible est un recours en justice.

Notre avis : il faut s'attacher à ce que toutes les mesures de sécurité soient prises pour protéger la population et l'environnement, et c'est l'engagement que nous prenons. »

Sur l'implantation des éoliennes dans la baie de Saint-Brieuc, nous retenons qu'avec la majorité d'alors notre Conseiller général a émis un vote favorable et qu'il entend se maintenir sur cette position. Il déclare le débat clos. Nous constatons qu'il se réfère seulement aux arguments des divers protagonistes sans renvoyer à ceux qui ont été présentés au cours du Débat Public (voir à ce propos l'éditorial du n°46 mai/juin 2013 de *La Lettre de l'AVA*).

L'AVA est membre d'un collectif qui a pour vocation d'informer au mieux le public des arguments tant en faveur que contre le projet. Chacun garde son appréciation sur la balance des avantages et des inconvénients de cette implantation qui ne prend pas seulement en compte les intérêts directs du territoire départemental, mais aussi l'intérêt économique au niveau national de l'énergie éolienne, puisque nos concitoyens costarmoricaains participent à son coût en tant que consommateurs d'électricité.

Ce collectif demande que les études d'impact définitives que la loi impose soient réalisées avant le démarrage des travaux, ce qui n'est pas encore fait. On ne peut donc pas considérer que le débat est définitivement clos.

Nous relevons que l'engagement général pris par nos élus sur la protection des populations et celle de l'environnement concerne tant l'atterrissage des câbles que l'implantation des éoliennes marines. Nous considérons qu'il s'appliquera également aux éventuels projets d'éoliennes à planter par dérogation à la loi Littoral, bien que nos élus n'aient pas répondu explicitement sur ce point.

II-3 – L'organisation du territoire départemental.

« Pour le regroupement des communautés de communes afin d'atteindre le minimum de 20.000 habitants, le territoire du nouveau canton de Pléneuf-Val-André vous paraît-il un territoire pertinent ? »

Nos élus ont quelque peu éludé la question ; ils y ont répondu en nous rappelant les compétences du Conseil Général, qui seront à peu près intégralement celle du Conseil Départemental.

Il ne nous avait pas échappé que l'organisation du territoire départemental n'est pas de sa compétence.

Mais il ne nous a pas échappé non plus que le Conseil a créé une commission « Solidarités territoriales » dont est membre Yannick MORIN !

Le canton ne serait-il qu'une simple circonscription pour l'élection du conseiller départemental ?

Nous ne le croyons pas : le conseiller départemental a une fonction représentative des populations de son canton, et c'est bien ainsi qu'il se comporte généralement au cours de sa campagne électorale.

Ainsi, le Conseiller départemental, en tant que représentant des intérêts des populations de sa circonscription a naturellement un rôle à jouer dans la réflexion que mènent les communes et les communautés de communes de cette circonscription sur le regroupement des communautés de communes, sur l'éventuelle refonte de la structure des « Pays » et celle de la délégation de compétence SCOT ; dans cette réflexion, il apportera aux décideurs un point de vue pris avec plus de recul et de hauteur, celui de l'organisation territoriale de l'ensemble du département.

Il est très probable que l'organisation de la structure territoriale du département, qui paraît devoir rester le cadre de la réforme, ne se fera pas toute seule avec cohérence et dans les délais fixés par la loi et l'Etat : les préfets seront amenés à intervenir, à donner une impulsion, à faire des arbitrages. Si le Conseil Départemental n'a dans ce domaine aucune compétence décisionnelle ou fonctionnelle, il aura un rôle politique à jouer qu'il serait surprenant de voir les préfets négliger.

Enfin, la nouvelle mandature est en principe une mandature de transition.

Nos élus ne peuvent s'en tenir à l'objectif affiché de défendre le département sans être plus explicites. Ne doivent-ils pas s'expliquer sur leur position à l'égard de la réforme des compétences des divers échelons territoriaux, participer au débat, l'amorcer s'il est nécessaire, écouter, réfléchir avec les élus communaux et communautaires ? S'ils n'ont aucun pouvoir de décision, il ne leur est pas interdit de tenter de convaincre à l'égard de l'organisation du territoire départemental qui leur paraît la plus pertinente.